VII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Skarbu Państwa**
(nr 100)
z dnia 5 lutego 2014 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Skarbu Państwa (nr 100)

5 lutego 2014 r.

Komisja Skarbu Państwa, obradująca pod przewodnictwem posła **Tadeusza Aziewicza (PO)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację na temat aktualnej sytuacji i strategii rozwoju portów morskich w kontekście polityki podatkowej prowadzonej przez właściwe samorządy.

W posiedzeniu udział wzięli: **Rafał Baniak** podsekretarz stanu w Ministerstwie Skarbu Państwa wraz ze współpracownikami, **Dorota Raben** prezes zarządu Morskiego Portu Gdańsk SA wraz ze współpracownikiem, **Janusz Jarosiński** prezes zarządu Morskiego Portu Gdynia SA wraz ze współpracownikiem, **Krzysztof Sadowski** p.o. prezesa zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA, **Teresa Blacharska** skarbnik miasta Gdańska, **Bartosz Odorowicz** przedstawiciel prezydenta miasta Gdyni, prof. **Hanna Litwińczuk** kierownik Katedry Prawa Finansowego Uniwersytetu Warszawskiego.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Iwona Kubaszewska, Wiesław Kozioł** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Otwieram posiedzenie Komisji Skarbu Państwa. Witam zaproszonych gości z podsekretarzem stanu w Ministerstwie Skarbu Państwa panem Rafałem Baniakiem. Witam przedstawicieli zarządów portów w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu oraz przedstawicieli samorządów tych miast.

Szanowni państwo, w porządku dziennym dzisiejszego posiedzenia mamy jeden, ale niezwykle ważny dla przyszłości naszych portów punkt. Jest to informacja na temat aktualnej sytuacji i strategii rozwoju portów morskich w kontekście polityki podatkowej prowadzonej przez właściwe samorządy. Przedstawia minister skarbu państwa.

Czy są uwagi do porządku dziennego? Nie widzę zgłoszeń. Stwierdzam przyjęcie porządku dziennego.

Bardzo proszę pana ministra o przedstawienie tego, niezwykle ważnego dla przyszłości gospodarki morskiej zagadnienia.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Skarbu Państwa Rafał Baniak:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, omawiany temat jest bardzo istotny dla spółek zarządzających portami morskimi. W naszej ocenie – to być może teza kontrowersyjna, ale warta dyskusji – decyzje poszczególnych samorządów dotyczące podatku od nieruchomości oraz opłaty za użytkowanie wieczyste obniżają – nazywając rzeczy po imieniu – poziom konkurencyjności portów. Jeżeli chcemy mówić o rozwoju polskich portów w sytuacji marginalizacji pozycji transportowej Morza Bałtyckiego, wymagane jest podejmowanie działań o charakterze wspomagającym rozwój portów i infrastruktury portowej. Zdaniem Ministerstwa Skarbu, jako akcjonariusza większościowego spółek zarządzających portami, dotyczy to wszystkich akcjonariuszy, w tym również mniejszościowych, które występują w podwójnej roli. Biorąc pod uwagę wysoką kapitałochłonność inwestycji w gospodarce morskiej, właściwym podejściem byłoby wspomaganie inwencji i inicjatyw zarządów tych spółek, nakierunkowanych na modernizację i rozbudowę portów. Niestety, podejście samorządów często wiąże się z ograniczaniem ich potencjału rozwojowego.

Jeżeli chodzi o nasze stanowisko odnośnie do polityki podatkowej prowadzonej wobec spółek zarządzających portami morskimi, to wziąwszy pod uwagę, że do chwili obecnej wysokość domiarów z tytułu podatku od nieruchomości naliczonych zarządom portów

w Gdańsku i Gdyni wyniosła wraz z odsetkami ponad 70 mln zł – to jest łącznie prognozowany wynik spółek netto za 2013 r., bo mówimy o poziomie 90 mln zł, to – jak powiedziałem na wstępie – te kwoty znacząco osłabiają potencjał inwestycyjny portów. To również szereg innych pokrewnych ryzyk, w tym ryzyko utraty dofinansowania ze środków Unii Europejskiej, czy też ryzyko braku możliwości sięgania po dalsze finansowanie dla nowych projektów.

Ta kwestia budzi dzisiaj liczne kontrowersje, w tym natury prawnej. Te sprawy są przedmiotem oceny i rozstrzygnięć organów sądowych, chociaż, pomimo korzystnego dla portu gdańskiego orzeczenia Naczelnego Sądu Administracyjnego z lipca ub.r., gminy wciąż naliczają podatki za kolejne lata na niezmienionych zasadach. Można prowadzić długie dyskusje. Można bronić się i wskazywać, że każdy ma swoje racje. Chcielibyśmy bazować na orzeczeniach, chociażby wspomnianym orzeczeniu NSA, to jednak najrozsądniejszym wyjściem z sytuacji wydają się – w naszej ocenie – zmiany legislacyjne polegające na doprecyzowaniu definicji infrastruktury portowej w ustawie o podatkach i opłatach lokalnych w ramach toczącej się już dzisiaj procedury. Projekt ustawy jest na ścieżce legislacyjnej, jeszcze przed wniesieniem na posiedzenie Komitetu Stałego Rady Ministrów i samej Rady Ministrów, dobiega końca faza konsultacji. Resort Skarbu Państwa przygotował swoje stanowisko, które zostało przekazane Ministerstwu Infrastruktury i Rozwoju w trybie roboczym. Chcemy je prezentować na posiedzeniu rządu i wcześniej Komitetu Rady Ministrów.

Jeśli chodzi o problemy zespołu portów w Szczecinie i Świnoujściu – o czym często wspomina pani przewodnicząca Zaremba – z wysokością opłaty za użytkowanie wieczyste 3%, a nie 0,3% jak w Gdańsku i Gdyni, również należy rozważyć doprecyzowanie przepisów rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie określenia rodzajów nieruchomości uznawanych za niezbędne dla cele obronności i bezpieczeństwa państwa, w kierunku uznania całego obszaru portów morskich za wykorzystywane na cele obronności i bezpieczeństwa państwa. Inne rozwiązania natrafiają na bardzo poważny problem prawny. Nie jesteśmy może w sporze, ale w trakcie dyskusji roboczej z ministrem finansów, żeby znaleźć jakieś rozwiązanie. Najprostsze byłoby doprecyzowanie, które określałoby precyzyjnie rodzaje nieruchomości uznawanych za ważne ze względu na cele obronności i bezpieczeństwa państwa.

Myślę, że tyle tytułem wprowadzenia. Na sali są przedstawiciele samorządów i zarządów portów morskich. Jak rozumiem, wszyscy mają swoje stanowiska w tej kwestii. Chętnie zabierzemy głos w dyskusji. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję, panie ministrze za ten głos pełen troski o przyszłość naszych portów. Dziękuję za odpowiedzialne podejście do zagadnienia, które w kontekście możliwości rozwojowych naszych portów wydaje się jednym z najpoważniejszych. Jak państwo wiecie z lektury materiału przedstawionego członkom Komisji, rozmawiamy o poważnych kwotach. Wynika z niego, że w przypadku portu w Gdańsku pojawia się ryzyko utraty środków, które można szacować na kwotę do 255 mln zł, to jest 35% planu inwestycyjnego. Tu nie ma żartów.

Nie ma też żartów w kontekście znaczenia, jakie mają porty morskie dla rozwoju naszego kraju w bardzo wielu aspektach. Z materiału, który przygotował minister, wyraźnie widać w przypadku portu w Gdańsku historię permanentnych sporów z samorządem miasta, sporów, które na pewno nikomu nie służą. Jeżeli samorząd wchodzi na konto portu, który znakomicie się rozwija i ma bardzo dobre wyniki, to nie jest dobry sygnał dla nikogo, również dla inwestorów, którzy bacznie śledzą sytuację naszych portów, a także dla konkurencyjności naszych portów.

Szanowni państwo, zanim otworzę dyskusję, poproszę przedstawicieli zarządów portów, którzy przybyli na nasze posiedzenie, o kilka zdań wprowadzenia. Następnie przeprowadzimy dyskusję.

Pani Dorota Raben, prezes zarządu Morskiego Portu Gdańsk SA jako pierwsza zabierze głos. Proszę bardzo, pani prezes.

Prezes zarządu Morskiego Portu Gdańsk SA Dorota Raben:

Dzień dobry państwu. Na wstępie chciałabym podkreślić, że rozwój portów jest uzależniony od infrastruktury portowej. Dlatego bardzo nam leży na sercu infrastruktura portowa, którą umieściliśmy w naszych planach inwestycyjnych do 2018 r. Szybko, ale dobrze przeprowadziliśmy z wiceprezesem ds. finansowych symulację naszych planów inwestycyjnych. W tej chwili otrzymujecie państwo tę prezentację. To symulacja naszych przychodów i naszych inwestycji oraz pozyskanych środków unijnych. Naprawdę, inwestycje sięgają rzędu 719 mln zł. Prezentacja pokazuje co dokładnie wydarzy się w momencie, kiedy będziemy musieli zapłacić podatek do 2018 r. Chcąc, nie chcąc, port będzie finansowo na stracie i nie będziemy w stanie przeprowadzić projektów unijnych. Jest dokładnie wyliczone o jakie kwoty chodzi. Nie ukrywajmy, jesteśmy w momencie ostatniej możliwości pozyskania środków unijnych w perspektywie 2014–2020. Jeśli nie wykorzystamy sytuacji, to nie mamy dalszych możliwości.

Mówimy nie tylko o rozwoju portu i infrastruktury portowej, ale przede wszystkim o remontach, pogłębianiu torów wodnych, naprawach wszystkich nabrzeży, żeby nie następowała degradacja infrastruktury portowej. To jest generalnie nasza bolączka, że przychody, które pozyskujemy wyłącznie z dzierżaw infrastruktury portowej i opłat portowych, musimy przeznaczać na działalność statutową, co jest naszym obowiązkiem. Niestety, symulacja wykazuje, że w przypadku domiaru tych podatków zabraknie nam środków. To główne przesłanie dzisiejszego dnia.

Jeśli chodzi o szczegóły i pytania, to jest ze mną wiceprezes ds. finansowych, który przeprowadził symulację. Aby pozyskać dotacje unijne port musi wyłożyć 140 mln zł środków własnych. Gdy będziemy musieli zapłacić podatek do 2018 r., to będziemy musieli wyłożyć 100 mln zł. Mamy świadomość, jaka jest różnica bilansowa. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo, pani prezes. Pan Janusz Jarosiński, prezes zarządu Morskiego Portu Gdynia SA, bardzo proszę.

Prezes zarządu Morskiego Portu Gdynia SA Janusz Jarosiński:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, szanowni państwo, port gdyński przeżywa bardzo dobry okres, rozwija się niezwykle dynamicznie. W przyjętej strategii na lata 2003–2015 zaplanowaliśmy do wydatkowania kwotę 1067 mln zł. Do końca grudnia ub. r. wydaliśmy 975 mln zł. Jeżeli popatrzymy na upływ czasu i zaangażowanie finansowe, to upłynęło 83% czasu, a zaangażowanie finansowe to 91%. Na najbliższe lata, czyli 2014–2016 przewidujemy 259 mln zł wydatkować na inwestycje w bieżącym roku, w 2015 r. – ponad 300 mln zł, w 2016 r. – niemal 200 mln zł. Łącznie ponad 700 mln zł w latach 2014–2016. Jest to kwota absolutnie realna. W 2013 r. na inwestycje wydaliśmy 99 mln zł, ale w ubiegłym roku podpisaliśmy umów inwestycyjnych na ponad 260 mln zł. To pokazuje, z jakim rozmachem rozwija się w chwili obecnej port gdyński.

Oczywiście, poza środkami własnymi niezwykle pomocne są dla nas fundusze unijne. Realizujemy z budżetu 2007–2013 sześć projektów z potencjalnym dofinansowaniem unijnym, które wyniesie łącznie ok. 300 mln zł.

Przez wszystkie lata port bardzo rzetelnie sporządzał sprawozdania finansowe. Były one przyjmowane przez akcjonariuszy. Jednym z nich jest gmina Gdynia. Nikt nie wnosił zastrzeżeń do tych sprawozdań. Wszelkie zobowiązania publiczno-prawne są realizowane przez zarząd portu w terminie. Dlatego byliśmy zaskoczeni w grudniu 2012 r., kiedy otrzymaliśmy z gminy Gdynia dodatkowe obciążenie na kwotę – łącznie z odsetkami – 6800 tys. zł. Pieniądze natychmiast zostały przekazane gminie. Samorządowe kolegium odwoławcze stwierdziło, iż decyzja była przedawniona i pieniądze powinny wrócić na konto zarządu portu. Ale nie wróciły, bo gmina stwierdziła, iż zalicza to na poczet naszych przyszłych zobowiązań.

W ubiegłym roku otrzymaliśmy dodatkowe obciążenia na kwotę ponad 15 mln zł za lata 2008–2009. Pieniądze również zostały przelane. Jednocześnie odwołaliśmy się od tej decyzji. Uważamy, że w naszym przypadku sprawa jest ewidentna. Nie wydzierżawiamy nikomu nabrzeży, a ten dodatkowy – jak to nazywamy – domiar, dotyczy właśnie

nabrzeży, dotyczy różnego rodzaju sieci, których również nie wydzierżawiamy nikomu. Dlatego jest dla nas zupełnie niezrozumiałe obciążanie nas dodatkowymi kwotami.

Chciałbym zaznaczyć, że wśród inwestycji, które konsekwentnie realizujemy, są również inwestycje na rzecz portu i miasta. Zarząd Morskiego Portu Gdynia musi intensywnie inwestować w rozwój infrastruktury drogowej. Ci z państwa, którzy są z Trójmiasta wiedzą, co znaczy układ drogowy ul. Janka Wiśniewskiego i ul. Polskiej. To układ, który niesie cały ruch towarowy do portu, ale również bardzo pomaga zminimalizować korki w mieście. Wydaje się nam, że to jest formuła współpracy, a nie bezpośrednie obciążanie zarządu portu dodatkowymi kwotami, których w pewnym momencie zabraknie na rozwój portu. Nasze plany są – jak powiedziałem – niezwykle intensywne i bardzo konsekwentnie realizowane. Myślę, że jeżeli dalej będziemy je tak realizować, to w sposób pośredni gminy odniosą bardzo wiele korzyści z naszej działalności. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo, panie prezesie.

Proszę pana Krzysztofa Sadowskiego, pełniącego obowiązki prezesa zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście o przedstawienie sytuacji.

P.o. prezesa zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA Krzysztof Sadowski:

Przychylam się do wypowiedzi przedmówców. Zarząd Morskich Portów Szczecin–Świnoujście zarządza dwoma portami o strategicznym znaczeniu dla gospodarki. Trzeba wyraźnie powiedzieć, że dysponujemy dużą bazą środków trwałych, która jest bardzo kapitałochłonna. Musimy stale inwestować, żeby podnosić konkurencyjność. Powiem tylko, że – tak jak koledzy z Gdańska i Gdyni – wykorzystujemy maksymalnie środki unijne. W okresie programowania 2007–2013 realizujemy sześć inwestycji z dofinansowaniem na kwotę ponad 400 mln zł. Planujemy następne inwestycje na nowe otwarcie unijne. Suma inwestycji za lata 2011–2020 to ponad 800 mln zł.

Opłaty za wieczyste użytkowanie i podatki od nieruchomości stanowią dużą grupę kosztową w spółce. To ponad 10% kosztów, które spółka ponosi. Dynamika tych kosztów na przestrzeni ostatnich 10 lat jest bardzo duża. Jeżeli mielibyśmy porównać tę grupę kosztów z innymi kosztami, to powiem, że podatki na przestrzeni ostatnich 10 lat wzrosły o ponad 30%, pozostałe koszty wzrosły średnio o 12-13%. W tej sytuacji będzie nam trudno utrzymać konkurencyjność i rywalizować z innymi konkurentami.

Jeśli chodzi o kwestię podatków od nieruchomości, to na dzień dzisiejszy mogę powiedzieć, że zarząd Morskich Portów Szczecin-Świnoujście nie zalega z żadnymi podatkami. Dysponujemy zaświadczeniami wydanymi przez gminy Szczecin i Świnoujście o braku zaległości. Natomiast z niepokojem obserwujemy wydarzenia, które mają miejsce w Gdyni i Gdańsku, toczące się procesy odwoławcze. Wiemy, że ten proces w konsekwencji może dotknąć również nas. Interesuje nas najbardziej sprawa wieczystego użytkowania. Spór, który toczy się od pewnego czasu, dotyczy stawki 0,3% zamiast 3%. Przypomnę, że mimo zmiany rozporządzenia zarząd Morskich Portów Szczecin-Świnoujście w dalszym ciągu płaci stawkę 3%, a nie jak nasi koledzy w Gdańsku i Gdyni, gdzie ta opłata jest dziesięciokrotnie mniejsza. W IV kwartale ub.r. złożyliśmy stosowne wnioski do prezydentów Świnoujścia i Szczecina. Zostały one odrzucone. W tej chwili wszczęliśmy procedurę odwoławczą.

To tyle w telegraficznym skrócie. Służymy szczegółowymi wyjaśnieniami. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo, panie prezesie. Szanowni państwo, na dzisiejsze posiedzenie zaprosiłem prezydentów miast. Obecni są ich przedstawiciele. Czy ktoś z państwa chciałby zabrać głos w tej części i przedstawić swoje racje?

Pani Teresa Blacharska, skarbnik miasta Gdańska, bardzo proszę.

Skarbnik miasta Gdańska Teresa Blacharska:

Szanowni państwo, zgadzam się z panem ministrem skarbu, że główny problem, dotyczący podatku od nieruchomości, ma charakter prawny. Dotychczas zarząd Morskiego Portu Gdańsk oczywiście korzysta ze zwolnienia z podatku od nieruchomości z infrastruktury portowej. Natomiast znacząca część podatku, który został naliczony portowi,

dotyczy gruntów i infrastruktury wydzierżawionej innym podmiotom. Na tych gruntach często prowadzona jest działalność, która nie ma nic wspólnego z działalnością portową.

W tej chwili doszło do sytuacji – czego sądy nie zauważają – że te podmioty korzystają ze zwolnienia z podatku od nieruchomości w związku z tym, że są dzierżawcami gruntów będących w wieczystym użytkowaniu zarządu Morskiego Portu Gdańsk. Czyli naprawdę podatnikiem jest zarząd morskiego portu. Ale z drugiej strony – zarząd morskiego portu jest zwolniony z podatku z tytułu infrastruktury, o której mowa w ustawie o podatkach i opłatach lokalnych.

Proszę państwa, należy odróżnić działalność prezydenta, który realizuje zadania wynikające z ustawy, od organu podatkowego, jakim jest wójt, burmistrz, prezydent. Organ podatkowy musi działać w granicach prawa. Ulgi są wyjątkiem od zasady. Stąd nie może ich interpretować rozszerzająco. Naszym zdaniem, musi być spełniona zasada związana z ustawą o portach i przystaniach morskich, gdzie wyraźnie napisano co to jest infrastruktura portowa. Wobec tego nie jest spełniona przesłanka, dotycząca zarządzającego portem. Stąd problem natury prawnej, rozdźwięk między organem podatkowym a podatnikiem.

W związku z tym uważamy, że jeżeli wolą ustawodawcy jest zwolnienie z podatku od nieruchomości, to należy tak doprecyzować przepisy prawa, aby nie było wątpliwości i sporów, aby tych sporów nie musiał rozstrzygać sąd. Naszym zdaniem, stanowisko organu podatkowego jest słuszne, ponieważ zarząd morskiego portu może obciążyć kosztami podatku od nieruchomości dzierżawców gruntu, dzierżawców infrastruktury.

Podatek od nieruchomości jest podatkiem cenotwórczym, kosztotwórczym i powinien być zapłacony w cenie i dzierżawie. Każdy z nas korzysta z infrastruktury wodociągowej, kanalizacyjnej, z energii. Wszyscy ponosimy koszty podatku od nieruchomości w cenie. Czyli podatek od nieruchomości, od infrastruktury, jest wkalkulowany w cenę. Wiemy również, że służba zdrowia, która ma problemy, nie jest zwolniona z podatku od nieruchomości. Mówiąc o służbie zdrowia mówię oczywiście o infrastrukturze. Podmioty prowadzące działalność zdrowotną również płacą podatek od nieruchomości za infrastrukturę będącą ich własnością czy w zarządzaniu.

Naszym zdaniem, w momencie notyfikacji pomocy wynikającej z ustawy o podatkach i opłatach lokalnych było wyraźnie zaznaczone, że jest to infrastruktura o charakterze publicznym. To infrastruktura, która była wybudowana przez Skarb Państwa, samorządy czy porty. Natomiast, jeżeli prywatny inwestor i prywatny podmiot buduje tę infrastrukturę, realizuje swoje cele, swoją działalność gospodarczą, jak każdy inny podmiot ponosi po prostu ryzyko swojej działalności. Spółki portowe, które dzierżawią grunty i infrastrukturę powinny podatek od nieruchomości, jako koszt zapłacić portowi, a port powinien zadeklarować w swojej deklaracji obowiązek podatkowy w zakresie podatku od nieruchomości.

Takie jest nasze stanowisko. Jeżeli będą pytania, postaram się odpowiedzieć.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo.

Skarbnik miasta Gdańska Teresa Blacharska:

Przepraszam bardzo, rozdamy państwu materiał, z którego wynika, jak duży wysiłek finansowy miasto włożyło, aby udrożnić cały system transportowy połączeń z portem. Sama Trasa Słowackiego, drążenie tunelu pod Martwą Wisłą, to inwestycja wysokości 1,4 mld zł. Została zrealizowana Trasa Sucharskiego. Miasto uczestniczy w różnych działaniach związanych z inwestycjami, które realizuje port. To wszystko rzetelnie przedstawimy państwu w dokumentach, które przekażemy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo, pani skarbnik. Dokumenty są rozdawane. Czy inni przedstawiciele samorządów chcieliby jeszcze zabrać głos? Proszę o przedstawienie się.

Przedstawiciel prezydenta miasta Gdyni Bartosz Odorowicz:

Bartosz Odorowicz z Urzędu Miasta Gdyni. Chciałbym powiedzieć, że sprawa zależy też od tego, na ile wszyscy chcemy pochylić się nad poszczególnymi przepisami prawa.

Pojawiły się stwierdzenia, że jest pewne podejście samorządów, że samorządy prowadzą pewną politykę podatkową. Z punktu widzenia samorządu, z punktu widzenia prezydenta miasta, który jest organem podatkowym, on nie prowadzi polityki podatkowej, nie ma pewnego podejścia tylko realizuje politykę ustawodawcy. Realizuje konkretne przepisy prawa zawarte w ustawie.

Jeśli pochylilibyśmy się nad poszczególnymi przepisami ustawy o podatkach i opłatach lokalnych w powiązaniu z ustawą o portach i przystaniach morskich, to wyniknie z tego, iż samorządy nie mają innej możliwości, niż w taki sposób wydawać decyzje, bo w ten sposób jest skonstruowane prawo. Sądy administracyjne – do czasu wydania ostatniego wyroku – w całej rozciągłości potwierdzały stanowisko samorządów w tej sprawie – stanowisko organu podatkowego w tej sprawie. To jedna rzecz, o której chciałem powiedzieć.

Po drugie – w uzupełnieniu wypowiedzi pani skarbnik miasta Gdańska chcę dodać, że nie jest tak, iż samorządy zabierają pieniądze portom i chowają je w przysłowiową skarpetę. My też prowadzimy politykę inwestycyjną. Pani skarbnik miasta Gdańska mówiła o różnych inwestycjach. W Gdyni są również prowadzone wielomilionowe inwestycje dotyczące rozbudowy estakady Kwiatkowskiego. Planowana jest inwestycja na 200 mln zł dotycząca przebudowy estakady Kwiatkowskiego do pełnej nośności. To droga szybkiego ruchu, która łączy Port Gdynia z obwodnicą Trójmiasta. Jest to inwestycja o żywotnym znaczeniu dla rozwoju portu. Chciałbym państwu zwrócić uwagę również na ten aspekt sprawy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan prezes Jarosiński *ad vocem*, bardzo proszę.

Prezes zarządu Morskiego Portu Gdynia SA Janusz Jarosiński:

Powiedział pan o realizacji polityki podatkowej. Z tego, co pamiętam, to w latach 2011–2012 nic się nie zmieniło, jeżeli chodzi o podatki, a nagle w 2012 r. otrzymaliśmy ten tzw. domiar. Czyli polityka prowadzona w tym momencie przez gminy zmieniła się.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Ad vocem? Bardzo proszę.

Przedstawiciel prezydenta miasta Gdyni Bartosz Odorowicz:

Odpowiadam w ten sposób, że w kolejce spraw, które posiadamy do analizy, ta wyszła w tym momencie.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Pani skarbnik na ten temat, bardzo proszę.

Skarbnik miasta Gdańska Teresa Blacharska:

Może zacznijmy od tego, że obowiązek właściwego deklarowania podatku spoczywa na podatniku. Oczywiście, nie zwalnia to organu podatkowego od weryfikowania deklaracji podatkowej. Miasto Gdańsk dowiedziało się, że infrastruktura może być nieopodatkowana w momencie wystąpienia o interpretację dotyczącą terminala kontenerowego. Dopiero wówczas dowiedzieliśmy się, że…

Proszę? Była umowa. Dotyczyła poszerzenia granic lądowych państwa poprzez wybudowanie nowego terminala. Wówczas dowiedzieliśmy się, że dzierżawiona jest infrastruktura przez port. Stąd było nasze postępowanie – najpierw wyjaśnienie podatkowe, potem wznowienie postępowania. Nie jest to prosta sprawa, wymaga wielu wyjaśnień. Stąd tak długo trwa proces wydawania decyzji.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Pani prosiła o głos. Bardzo proszę o przedstawienie się.

Kierownik Katedry Prawa Finansowego Uniwersytetu Warszawskiego prof. Hanna Litwińczuk:

Hanna Litwińczuk – Katedra Prawa Finansowego Uniwersytetu Warszawskiego. Chciałabym przede wszystkim zwrócić uwagę na aspekty prawno-podatkowe tej kwestii. Chciałabym też zauważyć, że kwestię, o której dyskutujemy, rozstrzygnął Naczelny Sąd

Administracyjny w wyroku z 12 lipca 2013 r., o czym wspominał pan minister. Czyli nie jest tak, że na tym posiedzeniu mielibyśmy rozpatrywać spór prawno-podatkowy. Ten spór rozstrzygnął już Naczelny Sąd Administracyjny.

Nie wchodząc w szczegóły rozumowania, które zastosował Naczelny Sąd Administracyjny i w rodzaje wykładni, jakie rozważył, chciałabym tylko przytoczyć konkluzję tego wyroku. „Reasumując należy przyjąć, że z art. 7 ust. 1 pkt 2 ustawy o podatkach i opłatach lokalnych w związku z art. 2 podpunkt 4 i art. 7 ust. 1 pkt 5 ustawy o portach i przystaniach morskich wynika, że okoliczność oddawania budowli oraz zajętych pod nie gruntów przez podmiot zarządzający portem na podstawie umowy najmu, dzierżawy lub innej umowy o odpłatne korzystanie z infrastruktury portowej nie prowadzi do utraty przez ten podmiot zarządzający zwolnienia z podatku od nieruchomości, budowli, infrastruktury portowej oraz zajętych pod nie gruntów”.

Ustawodawca przyznał przecież takie zwolnienie. Naczelny Sąd Administracyjny rozpatrując przesłanki, rozpatrując z jednej strony przepisy ustawy o portach i przystaniach morskich, które definiują infrastrukturę portową, stwierdził, że racjonalny ustawodawca, skoro przewidział takie zwolnienie, to również jest podmiot uprawniony do korzystania z tego zwolnienia. W przypadku, gdyby nie skorzystał z tego zwolnienia Port Gdańsk, nie skorzystałyby również podmioty, które zajmują się eksploatacją, które dzierżawią od portu infrastrukturę. A zatem, z przesłanki racjonalnego ustawodawcy wynika, że to zwolnienie jest zwolnieniem ustawowym i Port Gdańsk spełnił wszelkie przesłanki do skorzystania z tego zwolnienia. Moim zdaniem, rozumowanie sądu jak najbardziej znajduje oparcie w zasadach wykładni prawa podatkowego.

Moim zdaniem, nie powinno być w tej chwili sporu prawnego – czy to zwolnienie przysługuje, czy nie, tylko ewentualnie wysłuchanie argumentów obu stron i zastanowienie się, jak dalej spojrzeć na ten problem – czy potrzebne są zmiany legislacyjne, czy nie. Natomiast na tym etapie wchodzenie w sam spór prawno-podatkowy jest o tyle niecelowe, że ten spór rozstrzygnął organ do tego właściwy – Naczelny Sąd Administracyjny. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuje bardzo za ten glos. Szanowni parlamentarzyści, świadomie przedłużam tę część, ale to jest posiedzenie Komisji Skarbu Państwa, w którym uczestniczą też inni posłowie, którzy zechcieli przyjść. Może teraz oddam głos posłom. Dyskusja będzie toczyła się dalej. Goście będą mogli wypowiadać się jeszcze w trakcie tego posiedzenia.

Oczywiście, nie jesteśmy forum, które będzie rozstrzygało problemy prawne. Natomiast faktem jest, że sąd wypowiedział się.

Zwracam się do parlamentarzystów – czy ktoś z państwa chce zabrać głos? Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Michał Jach (PiS) – spoza składu Komisji:

Dziękuję, panie przewodniczący. Co prawda nie miałem możliwości wysłuchania początkowych wypowiedzi, ale ostatnie wystąpienie pani profesor z Katedry Prawa Finansowego Uniwersytetu Warszawskiego jest, wydaje się – nie jestem prawnikiem – potwierdzeniem rzymskiej zasady, że organ się wypowiedział.

Mam do pani bardziej szczegółowe pytanie – jak należy rozumieć infrastrukturę, którą na terenie dzierżawionym wybudował najemca czy użytkownik tej nieruchomości? To jest nieruchomość należąca do portu, ale wybudowana infrastruktura jest własnością dzierżawcy. Czy tak to należy interpretować?

Poza tym chciałbym zapytać, czy ktoś mógłby poszerzyć informację w sprawie, o której mówił pan prezes zarządu Portów Szczecin–Świnoujście? Chodzi o rozbieżności między interpretacją opłaty za użytkowanie wieczyste. W Trójmieście porty płacą obniżoną stawkę, natomiast porty w Świnoujściu i Szczecinie płacą pełną stawkę. Czy jest spór? Ówczesne Ministerstwo Transportu zapytane przez naszych posłów z Zachodniopomorskiego wypowiedziało się, że nowelizacja rozporządzenia Rady Ministrów w tej kwestii zamyka sprawę i porty mają prawo domagać się obniżonej stawki. Natomiast pan prezes powiedział, zarówno prezydent Świnoujścia, jak i Szczecina jednoznacznie podtrzymują swoje wcześniejsze stanowisko i porty płacą pełną stawkę. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo, panie pośle. Pani poseł Anna Fotyga, bardzo proszę.

Poseł Anna Fotyga (PiS) – spoza składu Komisji:

Dziękuję, panie przewodniczący. Pozwolę sobie na początku na jedną uwagę. Myślę, że przytoczenie maksymy *Roma locuta, causa finita* jest pewnym nadużyciem w tym przypadku. Myślę, że powinniśmy jednak zachowywać wszelkie proporcje. Jeżeli można prosić Ministerstwo Skarbu Państwa o dostarczenie nam – jeżeli jest – uzasadnienia wyroku, o którym mówiła pani z Uniwersytetu Warszawskiego, to byłabym wdzięczna. Chciałbym dowiedzieć się, na jakim jest etapie.

Nie jestem członkiem Komisji Skarbu Państwa. Być może dlatego patrzę na całe zagadnienie z trochę szerszej perspektywy. Mianowicie, ciekawa jestem, panie przewodniczący, w jakiej komisji mogłabym wysłuchać prawdziwej prezentacji na temat polskiej polityki morskiej i polityki rozwoju polskich portów morskich. Niedawno debatowaliśmy nad ustawą o zasadach prowadzenia polityki rozwoju, z której – jak państwo pamiętacie – wyłączone są takie dziedziny, jak rolnictwo, polityka morska i polityka rybacka. Być może są wyłączone dlatego, że zgodnie z – jednak bardzo wadliwą – ustawą o portach morskich, panuje w portach ogromny bałagan, jeśli chodzi o stosunki własnościowe. Podlegało to pewnemu uporządkowaniu, ale jednak mamy do czynienia z bardzo wieloma zaszłościami. To, o czym mówiła też pani Teresa Blacharska, że w niektórych spośród portów tereny portowe są dzierżawione na działalność, która w najmniejszym nawet stopniu nie jest związana z polityką portową, to znaczy z polityką morską.

Sądzę, że jest to sprawa niezwykle skomplikowana. Jest oczywiste, że to nie samorządy prowadzą politykę podatkową, ale też jest prawdą, że samorządy borykają się z coraz poważniejszymi trudnościami finansowymi ze względu na nakładane na nie zadania i brakiem stosownych finansów, które idą za tymi poszerzanymi zadaniami. Rzeczywiście, mamy problem, bo pozyskiwać fundusze w nowej perspektywie finansowej będą musiały i chciały, zarówno samorządy, jak i różne podmioty, które są zlokalizowane w wielu regionach, również podmioty portowe. Bardzo prosiłabym, żeby nie utożsamiać sprawy podatków płaconych przez zarządy portów, firmy, które zarządzają infrastrukturą portową z polityką portową. To są jednak dwie różne sprawy.

Naprawdę chciałabym, panie przewodniczący, usłyszeć jakąś prezentację, nie tylko ministra skarbu państwa, czy jego przedstawiciela, który odniósł się pokrótce – powiedziałabym – do fragmenciku problemu. Ten fragmencik, rozwiązany w sposób oderwany od całości zagadnienia może przynieść szkodę zarówno portom, jak i samorządom. Sprawa polityki morskiej po prostu znacznie, ale to znacznie przekracza zdolności i możliwości samorządów w nowych państwach członkowskich.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo za bardzo interesujące wystąpienie, pokazujące zupełnie inną perspektywę.

Kto z państwa parlamentarzystów chce jeszcze zabrać głos w tej części? Nie widzę zgłoszeń. W takim razie goście. Pani skarbnik, proszę.

Skarbnik miasta Gdańska Teresa Blacharska:

Chciałam odnieść się do wypowiedzi pani profesor, która zacytowała ostatni wyrok NSA, natomiast pominęła wcześniejsze wyroki w tej materii. Jest kilka wyroków, co najmniej trzy z 2008 r., 2010 r. i o ile sobie przypominam z 2011 r., w których sąd wprost odniósł do ustawy o portach i przystaniach morskich definicję infrastruktury portowej. Również Trybunał Konstytucyjny uznał, że jest to zwolnienie przedmiotowo-podmiotowe i należy kierować się ustawą o portach i przystaniach morskich. Tego pani profesor nie powiedziała. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Pan Bartosz Odorowicz zgłaszał się jako kolejny mówca. Bardzo proszę.

Przedstawiciel prezydenta miasta Gdyni Bartosz Odorowicz:

W uzupełnieniu wypowiedzi pani skarbnik chciałbym dodać, że nie jest to jedyny wyrok w tej sprawie, choć istotnie jest najnowszy. Wcześniej były wyroki z 2008 r., 2009 r., 2011 r. Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Szczecinie i wyrok Wojewódzkiego

Sądu Administracyjnego w Gdańsku z 2012 r. Ponadto chciałbym – nie wchodząc w szczegóły uzasadnienia najnowszego wyroku NSA – zwrócić państwu uwagę, że w środowisku specjalistów w zakresie prawa podatkowego ten wyrok wzbudził duże kontrowersje z tego względu, że sąd zastosował bardzo wiele sprzecznych i dziwnych zabiegów interpretacyjnych. Wydaje się, że sprawa będzie miała dalszy ciąg. Niewykluczone, że sąd w kolejnych wyrokach zmieni swoje zdanie, co już wiele razy zdarzyło się w praktyce prawa podatkowego.

Chciałbym też wskazać na pewien aspekt związany z rolą podatków i opłat lokalnych w budżecie gminy. Np. w przypadku gminy Gdynia podatki i opłaty lokalne stanowią w budżecie planowanym na 2014 r. 22,3% dochodów, dochodów własnych – 31%. Zatem wszelkie zmiany legislacyjne w prawie podatkowym, mogące prowadzić do obniżenia dochodów budżetowych gmin, należy bardzo dokładnie przeanalizować. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pani prof. Hanna Litwińczuk, bardzo proszę.

Kierownik Katedry Prawa Finansowego UW prof. Hanna Litwińczuk:

Proszę państwa, nie neguję, że przed wyrokiem z 12 lipca 2013 r. były wyroki wojewódzkich sądów, był też powołany wyrok NSA, bo sprawa nie jest nowa. Niemniej jednak ten wyrok jest najnowszy i jest wyrazem pewnego przemyślenia sądu, który nigdy nie wydaje wyroków abstrahując od wyroków wcześniej wydanych. Zawsze to jest uwzględnienie pewnych nowych argumentów, jakie pojawiły się w toku postępowania i dowodzenia przed sądem. To, że sąd wydał taki a nie inny wyrok jest – moim zdaniem – wyrazem bardzo głębokiego przemyślenia sprawy. To nie jest wyrok *ad hoc*, który mógłby zaskoczyć wszystkich.

Natomiast chciałam wskazać kolejny wyrok. To wyrok w sprawie „Fosforów" – podmiotu inwestującego na obszarze portowym. W tym wyroku zapadło takie samo rozstrzygnięcie jak w wyroku z 12 lipca 2013 r. Niestety, nie mogę podać sygnatury

Głos z sali:

Mamy.

Kierownik Katedry Prawa Finansowego UW prof. Hanna Litwińczuk:

To bardzo proszę o podanie. Być może jesteśmy świadkami kształtowania się nowej linii orzeczniczej w tej sprawie. Co oczywiście nie kwestionuje, że w doktrynie są różne poglądy. Nie chciałbym się nad tym bliżej zatrzymywać. Niewykluczone, że są przedstawiciele nauki, który reprezentują inne poglądy niż NSA. Wolno im. Uważam, że jest to początek pewnej linii orzeczniczej, którą potwierdził kolejny wyrok w sprawie „Fosforów". Sygnatura akt II FSK 1830/12. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo, pani profesor.

Zgłaszał się pan Marek Pietruszewski. Bardzo proszę, panie prezesie.

Wiceprezes zarządu Morskiego Portu Gdańsk SA Marek Pietruszewski:

Chciałbym zwrócić uwagę państwa na dwa aspekty. Mianowicie, porty morskie, aczkolwiek działają na podstawie Kodeksu handlowego jako spółki akcyjne nie są zwykłymi podmiotami, nie zostały utworzone przez zwykłą wpłatę na kapitał akcyjny. To podmioty w szczególny sposób uprzywilejowane przez ustawę o portach i przystaniach morskich. W tej ustawie jest mowa, że porty spełniają funkcje przedsiębiorstw użyteczności publicznej. Dodatkowo te funkcje zostały potwierdzone przez szereg rozmaitych przywilejów, które porty uzyskały. Jest to brak możliwości wypłaty dywidendy, co wynika z ustawy o przystaniach i portach morskich, ponieważ porty są zobowiązane przeznaczyć całe swoje przychody na działalność statutową i pokrycie bieżących kosztów działalności. Po drugie – statutowa działalność portu jest zwolniona z podatku dochodowego od osób prawnych. To wynika z ustawy o podatku dochodowym od osób prawnych. I po trzecie – istnieje zwolnienie infrastruktury portowej z podatku od nieruchomości w ustawie o podatkach i opłatach lokalnych. Czyli wyraźnie widać konsekwencję ustawodawcy – rozciągniętą na trzy ustawy – mówiącą, że porty spełniają funkcję publiczną. Porty,

będące większościową własnością Skarbu Państwa są *de facto* ramieniem Skarbu Państwa do prowadzenia polityki morskiej i portowej i zapewnienia ruchu towarów.

Druga sprawa, na którą chciałem zwrócić uwagę szanownym posłom i państwu obecnym na posiedzeniu, to kwestia wpływów podatkowych generowanych przez porty. Terminal kontenerowy głębokowodny w porcie gdańskim – w tej chwili przychodzą towary o wartości 160-170 mld zł – wygenerował w 2012 r. ok. 1700 mln zł przychodów podatkowych z tytułu cła, akcyzy i podatku VAT. W związku ze wzrostem obrotów można szacować przychody Skarbu Państwa w 2013 r. na kwotę ok. 2 mld zł.

Teraz można łatwo policzyć. Przyjmując super ostrożne założenie, że nie będzie innych przychodów skarbowych, port w Gdańsku planuje wzrost przeładunków na średniorocznym poziomie ok. 7%. Ponad 2 mld zł pomnożone przez 7% daje 150 mln zł dodatkowych przychodów podatkowych rocznie. Ograniczenie w Porcie Gdańsk inwestycji o oznacza utratę wpływów budżetowych do Skarbu Państwa w wysokości 50 mln zł – 150 mln podzielone przez 3 daje 50 mln zł – w imię tego, że zapłacimy z drugiej strony 15 mln zł więcej podatku. Przełożenie – mówię to przyjmując super ostrożne założenie – jest co najmniej na poziomie 1 do 3, 1 do 4, a myślę, że naprawdę jakby dobrze policzyć byłoby 1 do 10. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję. Zgłasza się pani skarbnik. Bardzo proszę.

Skarbnik miasta Gdańska Teresa Blacharska:

Zgadzam się z panem prezesem, że port się rozbudowuje, że infrastruktura portowa jest infrastrukturą publiczną. Natomiast, jeśli dzierżawca wybudował na terenach będących w wieczystym użytkowaniu infrastrukturę z własnych środków, to trudno uznać ją za infrastrukturę publiczną. Ustawodawca w art. 10 ustawy o portach i przystaniach morskich wyraźnie stwierdza, że budowa i modernizacja, utrzymanie infrastruktury zapewniającej dostęp do portu są finansowane ze środków budżetu państwa, a ust. 2 mówi – budowa i modernizacja, utrzymanie infrastruktury portowej znajdującej się na tych gruntach, którymi gospodaruje podmiot zarządzający, należy do zadań tego podmiotu. Ustawodawca wyraźnie mówi, jaka infrastruktura ma charakter publiczny – zbudowana ze środków budżetu państwa lub ze środków portu. Natomiast, jeżeli inny podmiot buduje na własne ryzyko, nie można mówić o infrastrukturze publicznej i o zwolnieniu z podatku.

Druga sprawa – port korzysta z bardzo dużego zwolnienia z podatku od nieruchomości. Nie będę państwu mówiła jaka to kwota. To miliony złotych, które port otrzymuje jako zwolnienie z podatku na podstawie ustawy. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję. Pani Renata Zaremba, wiceprzewodnicząca Komisji, bardzo proszę.

Poseł Renata Zaremba (PO):

Dziękuje, panie przewodniczący. Od razu będę musiała państwa przeprosić, ponieważ jednocześnie odbywa się posiedzenie Komisji Finansów Publicznych i tam również głosujemy sprawy podatkowe, więc będę musiała tam wrócić.

Jeśli chodzi o podatki od nieruchomości, czy opłaty za wieczyste użytkowanie, uważam że w tym przypadku gminy koncentrują się jednak na własnych budżetach. Wiemy, że te budżety nie dopinają się z różnych powodów. Jest to również wyzwanie dla parlamentarzystów, żeby tę sprawę uregulować. Jednak sądzę, że nie może być tak, iż gminy maksymalizując swoje dochody budżetowe ograniczają rozwój portów, ich rozbudowę, pieniądze na infrastrukturę, a tym samym obniżają ich konkurencyjność w stosunku do portów niemieckich.

Mam pytanie do przedstawicieli zarządów portów Gdańska, Gdyni, Szczecina i Świnoujścia dotyczące kwestii podatków. Rada nadzorcza jest organem kontrolnym. W radach nadzorczych zasiadają przedstawiciele gmin – prezydenci. Wiadomo, że muszą dbać o interes zarówno budżetu gminy, jak też powinni dbać o interes, rozwój i konkurencyjnoś portów. Chciałabym dowiedzieć się, czy na posiedzeniach rady nadzorczej prezydenci wyrażali swoją opinię w sprawie podatku od nieruchomości, czy opłaty za wieczy-

ste użytkowanie. Jakie stanowisko zajmowali? Kolejny raz powtarzam na posiedzeniu Komisji, że ewidentnie zachodzi tutaj konflikt interesów. Nie wiem, czy państwo również to zauważają. Myślę, że czas w końcu rozwiązać tę kwestię.

Proszę również pana prezesa zarządu Morskich Portów Szczecin–Świnoujście o przybliżenie nam opinii, jaką wydali prezydenci Szczecina i Świnoujścia odnośnie do nowego rozporządzenia w sprawie obniżenia opłat za wieczyste użytkowanie. Czy nadal powołują się na stare wyroki sądów, jeśli chodzi o wprowadzenie nowego rozporządzenia, na podstawie którego mogą spokojnie obniżyć opłatę za wieczyste użytkowanie? Samorządy mogą również obniżać podatki. Przykładem jest obniżenie podatków w Świnoujściu dla przeprawy promowej. Samorządy mogą w drodze uchwały podejmować takie decyzje. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pani prezes Raben, bardzo proszę.

Prezes zarządu Morskiego Portu Gdańsk SA Dorota Raben:

Jesteśmy nowym zarządem od lipca. W tym czasie były dwa posiedzenia rady nadzorczej, trzecie będzie 14 lutego. W trakcie tych posiedzeń nie było dyskusji na temat podatków. W lipcu NSA wydał wyrok. Byliśmy przekonani, że sprawa została zamknięta. A informację o domiarze za 2008 r. otrzymaliśmy w trakcie posiedzenia rady nadzorczej.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

W trakcie posiedzenia…

Prezes zarządu Morskiego Portu Gdańsk SA Dorota Raben:

Pod koniec posiedzenia. Kolejne posiedzenie będzie w lutym.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Pan prezes Jarosiński, bardzo proszę.

Prezes zarządu Morskiego Portu Gdynia SA Janusz Jarosiński:

W naszej radzie nadzorczej nie ma prezydenta ani urzędników gminy. Stanowisko rady nadzorczej w sprawach podatkowych jest takie samo jak zarządu spółki. Uważamy, że nasze deklaracje były składane w sposób prawidłowy. Sprawozdania finansowe przygotowywane przez zarząd były audytowane przez biegłego rewidenta, następnie opiniowane przez radę nadzorczą i przyjmowane przez walne zgromadzenie. Nie pamiętam, żeby gmina wnosiła sprzeciw wobec sprawozdań finansowych.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Pan prezes zarządu Morskich Portów Szczecin–Świnoujście, bardzo proszę.

P.o. prezesa zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA Krzysztof Sadowski:

Na posiedzeniach rady nadzorczej nie było dyskusji dotyczących podatków czy opłaty za wieczyste użytkowanie. Natomiast, jeśli chodzi o opinie prezydentów Szczecina i Świnoujścia, to – jak powiedziałem – w ubiegłym roku złożyliśmy obu prezydentom wnioski o obniżenie opłaty za wieczyste użytkowanie.

Prezydent Szczecina odmówił wskazując, że nie zmieniło się przeznaczenie terenów. Mówiąc krótko – prezydent uważa, że głównym celem obszarów jest prowadzenie działalności portowej, a nie działalność obronna. Natomiast prezydent Świnoujścia wskazał, że przeznaczenie nieruchomości nie zostało zmienione. Zapytał nas, które nieruchomości przeznaczamy na cele obronności. Wskazaliśmy, że wszystkie tereny przeznaczone są na cele obronności. W odpowiedzi uzyskaliśmy informację, że nie ma podstaw do uznania naszego wniosku, gdyż cel i przeznaczenie nie zostały zmienione. Korekta rozporządzenia z czerwca nie daje mu mandatu do obniżenia opłaty za wieczyste użytkowanie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję. Pan prezes Pietruszewski, proszę.

Wiceprezes zarządu Morskiego Portu Gdańsk SA Marek Pietruszewski:

Chciałem odnieść się do kwestii ogólnodostępności infrastruktury – czy jest to infrastruktura publiczna, czy nie jest. Niestety, jeżeli chodzi o kwestię związaną z ruchem statków, to statki mają swoją określoną charakterystykę i do terminala kontenerowego nie jest w stanie przybić tankowiec, tak samo jak kontenerowiec nie przybije do terminala paliwowego. Natomiast zasady ruchu statków w porcie przewidują, że każdy statek, który spełnia wymagania danego nabrzeża ma prawo do niego przybić, niezależnie od tego, czy jest to nabrzeże wybudowane ze środków portu, czy, tak jak w przypadku terminala kontenerowego, ze środków prywatnego inwestora.

Proszę zwrócić uwagę na takie porównanie, np. autostrada wielkopolska jest drogą wybudowaną przez prywatnego inwestora, który pobiera opłaty, ale jest nadal traktowana jak droga publiczna ogólnodostępna i obowiązują na niej krajowe przepisy ruchu drogowego. Oczywiście, można powiedzieć, że nie jest to droga ogólnodostępna, bo nie wjedzie na nią, np. parowóz. Ale nikt nie wymaga tego od drogi publicznej, tak samo jak nikt nie wymaga, żeby do terminala kontenerowego przybijał tankowiec. Jak powiedziałem, jest zagwarantowana ogólnodostępność wszystkich nabrzeży, ponieważ każdy statek, który spełnia warunki techniczne do przybicia do danego nabrzeża, ma prawo do niego przybić. Żaden operator nie ma prawa mu tego zabronić. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję. Pan Bartosz Odorowicz, bardzo proszę.

Przedstawiciel prezydenta miasta Gdyni Bartosz Odorowicz:

Odpowiadając przedmówcy, chciałbym wprowadzić pewien nowy wątek dotyczący prawa unijnego. Rząd polski notyfikował ulgę, o której mówimy – czyli art. 7 ust. 1 pkt 2 ustawy o podatkach i opłatach lokalnych zwalniający infrastrukturę portową – w Komisji Europejskiej, podkreślając, że będzie ona dotyczyć infrastruktury ogólnodostępnej.

Co znaczy infrastruktura ogólnodostępna? Oczywiście, można to rozumieć w ten sposób, że po drodze nie pojedzie parowóz, natomiast z drugiej strony – można spojrzeć w jaki sposób Komisja Europejska rozpatruje ten aspekt. KE udowodniła to w kilku decyzjach dotyczących podobnych spraw. Wszelkie inwestycje, które mają na celu zbudowanie nowej infrastruktury tudzież utrzymanie infrastruktury należącej do jednego tylko operatora, jakiejś spółki eksploatacyjnej, wszelkie techniczne aspekty, jak rampy umożliwiające cumowanie i obsługę konkretnego typu statków – to infrastruktura nie ogólnodostępna, tylko tzw. supra infrastruktura. Infrastruktura ogólnodostępna – to wszelkiego typu falochrony, boje, różnego typu budowle, które umożliwiają dostęp do portów morskich. To w kontekście prawa unijnego.

Jeśli szanowni państwo posłowie i posłanki zdecydują się w pewien sposób zmienić prawo w tym aspekcie, to pojawi się kwestia pomocy publicznej. Okaże się bowiem zaraz, że tak naprawdę wszystkie podmioty, które dzierżawią – o czym mówiła pani posłanka Fotyga – od zarządów morskich portów teren, grunty, budowle itd. byłyby wówczas – mówiąc nieładnie – z automatu zwolnione z podatku od nieruchomości i wówczas mielibyśmy sytuację, że te podmioty byłyby beneficjentami pomocy publicznej, co zrodziłoby zupełnie nowe problemy. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Miasto Gdynia ma świeże doświadczenia w zakresie pomocy publicznej. Pan prezes Jarosiński, proszę.

Prezes zarządu Morskiego Portu Gdynia SA Janusz Jarosiński:

Z całym szacunkiem, ale wydaje mi się, że pan myli infrastrukturę dostępu do portu z infrastrukturą portową. Infrastruktura dostępu – to właśnie falochrony, natomiast infrastruktura portowa – to choćby nabrzeża. Nie jestem w stanie sobie wyobrazić bardziej ogólnodostępnego nabrzeża niż te, które posiadamy, przy których może cumować każdy statek. Każdy statek będzie obsłużony. Walczymy, żeby tych statków było jak najwięcej, bo to jest nasza rola. Staramy się przyciągać i być konkurencyjni w stosunku do portów zachodnich, żeby u nas odbywało się jak najwięcej tych usług. A nie patrzymy, w jaki sposób wydrenować te fundusze z portów.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję. Pani skarbnik, proszę. Następnym mówcą będzie pani poseł Fotyga.

Skarbnik miasta Gdańska Teresa Blacharska:

Szanowni państwo, może rozszerzę watek, o którym mówił pan z Gdyni. Polska składając wniosek o notyfikowanie środka pomocowego w postaci zwolnienia z podatku od nieruchomości podkreślała charakter działalności podmiotów zarządzających portami, jako podmiotów użyteczności publicznej wykonujących zadania władzy publicznej. Natomiast my mówimy w bardzo dużym stopniu o obciążeniu podatkowym wynikającym z dzierżawienia gruntów czy budowli, a także wybudowania przez te podmioty infrastruktury na tych gruntach. Naszym zdaniem, korzystanie przez dzierżawców budowli ze zwolnienia z podatku od nieruchomości stoi w sprzeczności z unijnymi przepisami w zakresie udzielania pomocy publicznej i stwarza realne zagrożenie związane z ewentualnym dochodzeniem zwrotu bezprawnie udzielonej pomocy publicznej. Te podmioty, w myśl ustawy o podatkach i opłatach lokalnych nie są podatnikami, bo nie są wieczystymi użytkownikami. Port jest wieczystym użytkownikiem gruntów. Na tych gruntach są budowle posadowione przez podmioty obce, przez spółki portowe. Zgodnie z Kodeksem cywilnym są właścicielami wszystkiego, co jest naniesione na tym gruncie. Proszę państwa, jest naprawdę widoczna, może nie luka prawna, ale konieczność doprecyzowanie tych wszystkich przepisów w ustawie o podatkach i opłatach lokalnych albo zmiana – jak państwo uważacie – w ustawie o portach i przystaniach morskich. Jeszcze raz podkreślamy, że to będzie znacząca utrata podatków dla samorządów. Dla miasta Gdańska to 38 mln zł utraty podatku.

Państwo podkreślali, że porty rozwijają się, budują, inwestują i wszyscy powinni się z tego cieszyć, i cieszymy się. W materiale, który załączyliśmy państwu, pokazujemy, jak bardzo wielką wagę przywiązują do tego władze miasta. Natomiast miasto Gdańsk również inwestuje, również będzie sięgało po środki unijne w nowej perspektywie. Utrata tak znaczących dochodów też może być zapaścią dla samorządu w wykorzystywaniu środków unijnych. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję. Pani poseł Fotyga, bardzo proszę.

Poseł Anna Fotyga (PiS) – spoza składu Komisji:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Sprawy unijne to jednak moja kompetencja. Chcę bardzo zaprotestować, bo posuwamy się niezwykle daleko. Jeżeli zaczynamy interpretować fakt, iż być może źle zostały ukształtowane podatki lokalne i ten system działa w taki sposób, że może wyglądać jako udzielanie pomocy publicznej, gdy czyni się od niego jakieś odstępstwa, to wtedy włączamy Brukselę w arbitraż w kwestiach, które absolutnie nie są kompetencją wspólnotową. Podatki lokalne naprawdę nie są kompetencją Unii Europejskiej. Możemy mieć naprawdę problem, jeżeli zabrniemy w takie rozumowanie, nie bacząc, że trzeba po prostu uporządkować system prawny wewnątrz kraju do czego – zgodnie z zasadą pomocniczości – mamy całkowite kompetencje. Zaczynamy szukać arbitrażu czy usankcjonowania tego w Unii Europejskiej, a powiedziałabym, tendencje do pogłębiania integracji metodą przejmowania kompetencji tam, gdzie są mieszane, są ogromne. Lada chwila będziemy mieli wyroki Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości, które całkowicie wytrącą nam narzędzia z ręki.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Zrozumiałem intencje pana ministra, który zapowiedział tego rodzaju zmiany w swym wystąpieniu. Pani prezes Raben, proszę.

Prezes zarządu Morskiego Portu Gdańsk SA Dorota Raben:

Chciałam tylko powiedzieć, że tak naprawdę porty utrzymują się i rozwijają infrastrukturę dzięki dzierżawom. Żyjemy z dzierżaw i opłat portowych. Zauważam taki paradoks – zresztą nie tylko ja – że kiedy dzierżawimy, musimy modlić się, żeby dzierżawca nic tam nie budował i nie ulepszał infrastruktury, bo będziemy płacić takie od tego podatki, że staniemy się bankrutami. Możemy pracować na stracie. Nie widzę w tym logiki. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Szanowni państwo, zanim oddam głos panu ministrowi Baniakowi, jestem chyba winien parę słów obrony w kontekście wystąpienia pana ministra i materiału, który pan minister przygotował. W mojej ocenie, materiał jest dokładnie taki, o jaki poprosiłem w imieniu Wysokiej Komisji. Jest on na zadany przez Wysoką Komisję temat, który znajduje się w planie pracy. Może nie jest moją rolą, pani poseł, szkolić posłów w zakresie kompetencji poszczególnych komisji. Natomiast wydaje mi się, że raczej wiadomo, która komisja i który resort zajmuje się polityką morską państwa. W prezydium tamtej Komisji, według mojej wiedzy jest przedstawiciel Prawa i Sprawiedliwości. Natomiast my jesteśmy Komisją Skarbu Państwa…

Poseł Anna Fotyga (PiS) – spoza składu Komisji:

Proszę darować sobie takie uwagi.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Odpowiadam tylko i wyłącznie na pytanie, które pani poseł do mnie skierowała. Natomiast w kontekście nadzoru właścicielskiego, bo takie są nasze kompetencje, uważam materiał za dobry. To, że pan minister wystąpił krótko, traktuję też jako wartość, bo rozwlekłość wystąpień wcale nie jest wartością.

Bardzo proszę, panie ministrze o *pointę*.

Podsekretarz stanu w MSP Rafał Baniak:

Dziękuję bardzo. Odnosząc się do wypowiedzi pani poseł Fotygi, zgadzam się, że nie należy tej dyskusji, tego sporu – bo jednak jest spór, możemy go nazwać prawny, merytoryczny – przenosić na poziom europejski. Należy to rozwiązać na własnym podwórku, na bazie naszej legislacji. Co innego, jeżeli dostrzeglibyśmy, że jakaś nowelizacja wymagałaby notyfikacji, to wtedy oczywiście będziemy zmuszeni uruchomić proces notyfikacji nowej regulacji. Jeżeli takiej potrzeby nie będzie i nie dostrzeżemy, absolutna zgoda co do tego, że polski rząd i parlament są władne do tego, żeby uregulować te kwestie.

Odpowiadając na pytanie pani poseł odnośnie strategii – została ona przyjęta w końcu 2007 r. Jednak ten dokument – tu pozwolę sobie na własną subiektywną ocenę – był mocno niedoskonały, bowiem nie spełniał wszelkich przesłanek dokumentów o charakterze strategicznym. Nie zawierał chociażby oceny oddziaływania na środowisko, czyli był dokumentem niepełnym, ale był. Jeżeli chodzi o dzień dzisiejszy, to w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju trwają prace nad nowym przedłożeniem, nad nowym projektem. Obecnie dokument jest w trakcie konsultacji społecznych i w trakcie poddawania ocenie oddziaływania na środowisko. Założenie Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju jest takie, żeby ten dokument mógł być konsultowany międzyresortowo na przełomie I i II kwartału, tak żeby jeszcze w tym półroczu mógł znaleźć się na porządku Komitetu i Rady Ministrów.

Nie było pytań, zatem wygłoszę krótki komentarz do wypowiedzi przedstawicieli samorządów, zwłaszcza pani skarbnik miasta Gdańska. Pani skarbnik, mam świadomość i dostrzegam różnicę między prezydentem, jako przedstawicielem samorządu, a prezydentem, jako organem podatkowym. Natomiast trzeba zauważyć, że spółki portowe są specyficzne, jako płatnicy podatków z punktu widzenia prezydenta jako organu podatkowego. Nie przyjmuję – proszę wybaczyć – argumentu, że po 5 latach prezydent, czy jego urzędnicy, dostrzegli oto, że coś się wydarzyło na terenie portu i od czegoś nie był płacony podatek. Przedstawiciele prezydenta, w tym przypadku sam prezydent zasiada w radzie nadzorczej, co więcej – jest przewodniczącym rady nadzorczej, więc trudno mówić, że oto miasto spostrzegło się, że od czegoś nie jest liczony podatek. A to, szanowna pani skarbnik, kosztuje, żeby nie podawać dokładnych kwot – jak pani mówiła miliony złotych sam port – które mogłyby być wykorzystane zgodnie z przeznaczeniem. Taka jest – wydaje mi się – logika ustawy o portach, która zakłada, że właściciel, czy właściciele, nie pobierają dywidendy ze spółek portowych, a przeznaczają je na cele statutowe. Zatem nie chciałbym, żebyśmy w sposób zupełnie oderwany podchodzili do tej kwestii, z całym poszanowaniem reżimu i linii demarkacyjnej, jaka występuje między prezydentem miasta a organem podatkowym. Mam świadomość, że doskonale rozumieją

to panie i panowie posłowie, Wysoka Komisja, ale chciałbym, żeby po naszej stronie stołu również takie rozumowanie występowało.

Wysoka Komisjo, naszą intencją jest, żeby, mimo rozstrzygnięcia Naczelnego Sądu Administracyjnego, o czym mówiła pani profesor, trzy resorty wspólnie bardzo poważnie pochyliły się nad nowelizacją ustawy. Mówię o resorcie infrastruktury i rozwoju, resorcie finansów – bowiem kwestia dotyczy podatków – i resorcie Skarbu Państwa z konsultacją ministra ds. europejskich właśnie w kontekście notyfikacji. Dziękuję bardzo za uwagę pani minister Fotygi w sprawie notyfikacji *ex post*. Też mamy takie doświadczenia, że lepiej notyfikować uchwaloną ustawę, a nie jej projekt, trochę stawiając Komisję przed faktem dokonanym.

Propozycja jest już dyskutowana. Przedstawiliśmy naszą propozycję ministrowi gospodarzowi, czyli ministrowi infrastruktury i rozwoju. Chcemy ją skonsultować z ministrem finansów tak, żeby ta propozycja nie była przedmiotem sporu na etapie prac legislacyjnych, przez Radą Ministrów, ale żeby to, co będzie kierowane do uzgodnień przez panią premier Bieńkowską, było już dokumentem uzgodnionym przez nas w tej części.

Jeżeli chodzi o użytkowanie wieczyste, tutaj jesteśmy na poziomie rozporządzenia Rady Ministrów, ponieważ mimo nowelizacji tego aktu ciągle występują rozbieżności, zwrócę się pisemnie do przedstawicieli samorządów Szczecina i Świnoujścia, żeby po pierwsze – jako wykonujący prawa z części akcji wyrazili swoje stanowisko, po drugie – żeby wyraźnie powiedzieli – bo do tej pory nigdy to nie wystąpiło – co im przeszkadza tak interpretować obowiązującą legislację, jak portom w Gdyni i Gdańsku. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, myślę, że to była dobra *pointa* dzisiejszego posiedzenia. Niedawno odpowiadałem panu posłowi Zubowskiemu na zadane mi w kuluarach pytanie, że celem dzisiejszego spotkania jest publiczna debata na jeden z najważniejszych tematów dla przyszłości naszych portów. Jako Komisja Skarbu Państwa jesteśmy odpowiedzialni za nadzór właścicielski nad podmiotami bardzo istotnymi dla Skarbu Państwa i naszej gospodarki. Domyślam się, że konsensusu w gronie większości obecnych tutaj mówców nie będzie, ale też nie o to chodzi.

Natomiast z dużym uznaniem i satysfakcją przyjmuję deklarację pana ministra i zobowiązanie do podjęcia działań na rzecz prawnego rozwiązania tego problemu. Gdyby udało się doprowadzić do nowelizacji ustawy tak, że mielibyśmy pewność prawną dla wszystkich podmiotów i gdyby udało się uciąć te dyskusje, które na pewno nikomu nie służą, ani autorytetowi samorządów, ani wizerunkowi naszych portów, to byłoby najlepiej. Spory portów z otoczeniem zewnętrznym i to najbliższym, najbardziej istotnym dla każdego bytu gospodarczego, na pewno nie są dobre. Zatem, jeżeli uda się to definitywnie zakończyć, najbardziej cieszyłbym się gdyby sąd szybko zamknął swoje orzecznictwo w tej materii. Myślę, że równolegle warto podjąć prace nad nowelizacją, żeby zwiększyć pewność prawną dotyczącą tak ważnego zagadnienia.

Szanowni państwo, dziękuję bardzo za obecność. Protokół będzie wyłożony w sekretariacie.

Zamykam posiedzenia Komisji Skarbu Państwa. Dziękuję.